



INFORME DE RETORN

en relació amb la consulta pública prèvia a l'elaboració de l'Avantprojecte de Llei de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells

- El 23 de novembre del 2021, el Govern de la Generalitat de Catalunya pren coneixement de la consulta pública prèvia a l'elaboració de l'Avantprojecte de Llei de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells.
- El 25 de novembre, es publica al portal de la Generalitat de Catalunya, Participa gencat.cat, la documentació relativa a la consulta pública prèvia esmentada.
- El 26 de gener de 2022, fineix el termini establert per tal que els ciutadans puguin fer llurs comentaris i observacions sobre la consulta prèvia.

La iniciativa té com a objectiu crear l'impost que grava les emissions d'òxids de nitrogen (NO_x) dels grans vaixells, durant les maniobres d'atracament i durant l'estada del vaixell en el moll, amb la finalitat de garantir l'aplicabilitat de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells, assolir de manera efectiva la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen dels grans vaixells que atraquen als ports de Catalunya i afavorir la millora de la qualitat de l'aire i de la salut de les persones als àmbits territorials en els quals hi ha més presència d'emissions d'òxids de nitrogen provocats pel transport marítim.

L'objectiu de la consulta ha estat rebre suggeriments i propostes per a la millor regulació del tribut, dins el marc establert per la disposició final dotzena de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic. En aquest sentit, i més concretament, en la consulta es pretenia:

- i) Obtenir informació rellevant en relació amb l'impacte que tindrà l'impost en els afectats.
- ii) Rebre propostes de regulació tant dels elements configuradors de l'impost, tenint en compte els termes previstos en la disposició final esmentada, així com dels aspectes procedimentals per a la seva aplicació.

1. Persones físiques i jurídiques que hi han participat

Damià Calvet i Valera en la seva condició de president de l'Autoritat Portuària de Barcelona (en endavant, APB).



2. Aportacions realitzades

Les aportacions realitzades per part del president de l'APB es poden classificar en els grups següents:

a) Un primer punt fa referència a la col·laboració que l'APB està disposada a prestar al Govern de la Generalitat per tal de desenvolupar el mandat legislatiu de crear un impost a les emissions de NO_x dels grans vaixells, amb la garantia que en la seva aplicació no hi hagi un menyscabament a la competitivitat de les empreses que exerceixen activitats econòmiques mitjançant el Port de Barcelona.

En el marc d'aquesta col·laboració, l'Autoritat es posa a disposició del Departament d'Economia i Hisenda als efectes de facilitar informació estadística sobre l'operativa marítima del Port de Barcelona i facilitar el diàleg amb altres actors marítics i portuaris, com són, entre d'altres, l'Associació d'Agents Consignataris, ANAVE o la Cruise Lines International Association.

b) Pel que fa a les qüestions concretes plantejades en la consulta pública prèvia:

- En relació amb si es considera que s'ha descrit adequadament el problema, si hi ha aspectes que no s'han tingut en compte i que haurien de ser valorats per l'Administració de la Generalitat, si hi ha altres efectes negatius o positius derivats del marc normatiu vigent que s'estiguin produint actualment que no s'han posat de relleu a la documentació, l'APB:

- Primer, posa de manifest que caldria tenir en compte el tràfic de vaixells, que pot canviar de port ràpidament, com és, per exemple, el tràfic de contenidors (el volum més volàtil que pot canviar de port és del 40 %). En aquest sentit, es diu que la potencial aplicació de l'impost hauria de ser justa, equilibrada i amb una recaptació finalista i destinada a desenvolupar sistemes al Port que evitin les emissions (electrificació dels molls, per exemple). Tot això per no veure minvada la recuperació del gran volum de càrrega assolit al 2016-2017, després d'una dècada de manca de competitivitat.

- Segon, destaca l'existència de diferents taxes vigents que graven l'ús de les aigües protegides del Port, el seu accés i l'atracament dels vaixells. Es fa constar que aquestes taxes, al seu torn, gaudeixen de bonificacions mediambientals si es disposa i s'utilitzen sistemes de reducció o eliminació de les emissions NO_x. Ara bé, s'afirma que els vaixells que redueixen ostensiblement les emissions són pocs en relació amb les 9.000 escales a l'any que rep el Port (dades del 2019). L'estimació dels ingressos per aquestes taxes, al tancament del 2021, és de 26 milions d'euros, l'import de les quals s'ha de destinar a la construcció i manteniment de dics de recer i dels molls.

- D'acord amb si s'haurien de preveure altres objectius diferents, l'APB de Barcelona no fa avinent cap aportació al respecte.



- Finalment, i respecte a si cal considerar altres alternatives a les proposades i si hi ha efectes de les alternatives esmentades que no s'hagin tingut en compte i que siguin rellevants, l'APB:

- Primer, exposa que s'espera que en un futur el Mar Mediterrani s'inclogui en les NECA (*Nitrogen emission control area*) per tal que es prohibeixi a determinats vaixells circular per aquestes àrees. Espanya i França estan impulsant aquesta mesura, malgrat que es necessita l'acord de la resta de països riberencs.
- Segon, comenta la possible incorporació del sector marítim a l'*European Union Trading System* (ETS) a partir del 2023, davant l'acceleració de la necessària descarbonització de la indústria marítima i portuària que trasllada el focus de les emissions de NO_x a les GEH (les quals, en el sector marítim, es diu que suposen un 3 %) amb l'objectiu d'obtenir combustibles sense emissions. Malgrat aquesta possibilitat, diferents països europeus demanen precaució atesa la competitivitat amb ports de tercers països aliens a la Unió Europea .

3. Conclusions

Es valoren positivament les consideracions efectuades per l'APB i, sens dubte, es comptarà amb la seva col·laboració, així com també amb la d'altres autoritats portuàries i resta d'agents del sector implicats, per a determinar els elements del tribut que millor encaix tinguin en la situació actual.